

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1019 de 2012

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

COMPAÑÍA DE ÓMNIBUS DE PANDO
(COPSA)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 18 de abril de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Guillermo Facello, Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Enrique Prieto y Rubenson Silva.

Invitados: Señores integrantes del Directorio de COPSA, Daniel Kaitazoff, Secretario; Idacio Suárez, Director; contador Javier Cardoso y doctor Ricardo Gorosito, asesor.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Quiero informar que ya está confirmada la invitación que esta Comisión cursó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se realizará el día miércoles 2 de mayo, a la hora 11. Dicha convocatoria se realizó a efectos de tratar el tema de PLUNA, a raíz del pedido de informes que nuestra Comisión había solicitado.

(Ingresa a Sala una delegación del Directorio de COPSA)

—— La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación del Directorio de COPSA, integrada por el Secretario, señor Daniel Kaitazoff, el señor Idacio Suárez, el contador Javier Cardoso y el doctor Ricardo Gorosito.

Con mucho gusto les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR KAITAZOFF.- En nombre de nuestra empresa deseamos agradecer la invitación a participar de esta sesión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

Si se me permite, quisiera hacer una pequeña introducción a los efectos de ilustrar acerca de qué representa la empresa COPSA.

Nuestra empresa fue fundada en el año 1930, es decir que tiene la misma antigüedad que el Estadio Centenario o el Palacio Legislativo. Fue fundada por gente humilde y trabajadora que solidariamente formó lo que es hoy esta empresa: una de las de más dilatada trayectoria en el transporte colectivo de pasajeros.

Quiero destacar que COPSA no es un consorcio, no es un grupo empresarial, no tiene testaferros y no es de una familia ni de un solo dueño; somos más de 500 propietarios de la más variada gama social, entre los que se elige anualmente los Directores con la función de administrar la sociedad. Más de 200 propietarios hacen de COPSA su modo de sustento, trabajan y viven todo el año con el fruto de su esfuerzo. Además, la empresa significa una fuente de trabajo para otras 1.000 personas en oficinas, talleres, administración y recaudación.

Para comprender nuestra estructura, tendríamos que hablar de nuestros orígenes. Estos se dieron, en principio, uniendo líneas entre Pando y Montevideo, ayer suburbanas, hoy metropolitanas, que involucran a 235 unidades. Empezamos con esa cantidad de unidades y fueron creciendo con el correr de los años. También en los orígenes, abriendo caminos y conectando centros poblados, tenemos líneas departamentales con la misma realidad de crecimiento en base al trabajo y al esfuerzo, que hoy nuclean 45 unidades. Más cercano en el tiempo, en el año 1992, a raíz de la disolución de las líneas de ONDA que cubrían servicios regulares entre Montevideo y Maldonado, la empresa ganó la licitación de esas líneas para las cuales contamos con una flota que ronda las 21 unidades.

¿Por qué planteamos esta diferenciación? Lo hacemos por la sencilla razón de que todas estas líneas son distintas. Las diferencias se han acentuado en los últimos años y nos han obligado a competir con empresas de la talla de COT y de BUQUEBÚS. Además, los ómnibus tienen características distintas a los efectos de su consideración, el personal tiene funciones, remuneraciones y laudos diferentes, las paramétricas, que son las bases de las concesiones y los subsidios del Gobierno también son distintos. También lo es el pasajero o usuario de esas líneas así como los destinos. Como corolario, queremos decir que también las autoridades que regulan esas actividades son diferentes.

A fines del año pasado se creó el Consorcio Metropolitano, que tiene injerencia sobre las líneas suburbanas o metropolitanas. La Intendencia Municipal de Canelones regula las líneas departamentales y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas regula las interdepartamentales.

Como dato relevante, debemos manifestar que cada una de estas líneas tiene recaudaciones separadas y distintas; no se juntan, no se mezclan, no se ponen en una única bolsa. Mes a mes, cada ómnibus tiene una liquidación independiente y cada uno funciona con el dinero que recauda y con los kilómetros que realiza; ninguna subsidia a la otra y el personal no se mezcla. Sencillamente por una cuestión de orden tarifario -capaz que es algo que mencionó la delegación del sindicato cuando concurrió a esta Comisión-, quiero decir que cada una de ellas tiene una realidad económica distinta. A grandes rasgos, esto es la Compañía de Ómnibus Pando S.A.

SEÑOR CARDOSO.- Me gustaría realizar alguna acotación respecto a lo mencionado por el señor Kaitazoff.

En el año 1992, cuando se licitaron las líneas de ONDA, que fueron adjudicadas en 1993, la empresa instrumentó un sistema de liquidación independiente. ¿Qué quiere decir esto? Que tomamos el total de la recaudación del producido de las líneas del este, que tiene 21 coches, distribuyéndolo por los kilómetros realizados. En las líneas suburbanas tenemos un sistema de liquidación similar. Un detalle no menor es que COPSA es una administradora de microempresas; es un sistema idéntico al de CUTCSA. Tenemos 256 microempresas, de las cuales 21 son de la Línea del Este.

Cuando se ganó la licitación, la idea era mantener esto por separado, lo que se dilató en el tiempo porque recién en el año 1996 -cuatro años después- se adjudicaron las acciones a esos 21 coches. En nuestra empresa cada coche se corresponde a una acción en la que participan distintos propietarios. A modo de ejemplo, podemos decir que en los 21 coches que explotan Línea del Este tenemos 134 propietarios -de un total de 526 que tiene la empresa-, de los cuales 131 se replican en las líneas suburbanas. O sea que tienen cuotas partes en coches suburbanos y también en coches de Líneas del Este.

Desde el principio tratamos de mantener en forma independiente las liquidaciones. Con los ingresos hay una certeza absoluta, pero hay una serie de gastos y es difícil determinar la cuota parte justa, como por ejemplo, ¿qué cuota parte de la remuneración del Directorio, de la asesoría o de la prestación de los servicios de contabilidad le corresponde a cada uno? El resto está totalmente especificado porque tenemos talleres separados, donde se mantienen las unidades de uno y otro sector y a cada coche se le imputan los gastos directos. Sin embargo, tenemos una serie de gastos que son comunes y van a una bolsa.

Con el correr del tiempo se acentuaron determinados riesgos, por lo que vimos que era necesario discriminar y presentar una liquidación más acorde a cada sector. Apuntamos a que no hubiera ningún tipo de trasvasamiento del suburbano al interdepartamental o viceversa. Para eso consideramos que este sistema, que llamamos "descentralización", era el más adecuado. En su oportunidad, planteamos al Ministerio Transporte y Obras Públicas la alternativa que manejábamos y le consultamos si esto era viable. Nosotros planteamos que manteníamos la capacidad económica, operativa y de gestión de la nueva empresa, traspasándole los 21 ómnibus con sus 134 accionistas y sus pasivos a la nueva sociedad. Iba a funcionar con un estatuto espejo con respecto al que tenemos hoy. Hoy el estatuto nos define como una sociedad anónima cooperativa -algo extraño- y se establece una serie de requerimientos, en el que el propietario del

coche no es COPSA sino la microempresa, la sociedad de hecho, que lo afecta para la explotación de la empresa y esta lo administra.

Entonces, la metodología es trasvasar las 21 unidades, los 134 propietarios, con un régimen idéntico de liquidación de los coches. Eso no afecta en nada sino que dará mayor transparencia al sistema en cuanto a costos e ingresos. Cabe acotar que la nueva sociedad en lugar de tener cinco Directores, como sucede ahora, tendrá tres, que pueden ser iguales o distintos; los va a elegir la masa de propietarios.

A su vez, tenemos la posibilidad de potenciar cada uno de los negocios. Por un lado, el Directorio de COPSA puede dedicar el ciento por ciento de sus esfuerzos al negocio que representa más del 80% de la operativa de la empresa, que es el área de suburbanos. Al mismo tiempo, se puede facturar COPSA- servicios a la Línea del Este. Nosotros tenemos un software que administra todas las expendedoras electrónicas, recibe en tiempo real la información, etcétera. Tenemos una contaduría especializada en este tipo de liquidaciones. Entonces, la idea es cobrar por esos servicios que hoy no se cobran.

Por otro lado, el Directorio de Línea del Este -esa es la denominación que habitualmente manejamos- tendría el ciento por ciento de sus capacidades a exponenciar su negocio que, en el caso del servicio interdepartamental, tiene muchos vasos conectantes con el turismo. En un par de oportunidades atendimos servicios de cruceros con buen éxito, servicios contratados de turismo receptivo. Muchas veces podemos perder oportunidades de negocios por no estar ciento por ciento focalizados.

Otro de los factores primordiales que hablamos con el sindicato era mantener el reconocimiento de los derechos adquiridos de los trabajadores.

Básicamente, esas son algunas de las condiciones que considerábamos prioritarias para llevar adelante la descentralización.

SEÑOR POZZI.- Antes que nada les agradecemos que hayan venido a ilustrar a la Comisión sobre lo que están pensando.

No recuerdo toda la exposición de los trabajadores, pero quiero hacer algunas preguntas sobre las inquietudes que ellos plantearon.

Por lo que ustedes dicen, no hay un subsidio cruzado de la línea interdepartamental para solventar la suburbana. ¿Es así?

Por otra parte, quisiera saber si en el futuro piensan aplicar el mismo sistema que aplican en el servicio interdepartamental en las líneas suburbanas o quedan como dos operaciones diferentes, es decir, la interdepartamental por un lado y la suburbana seguirá por el otro, representando ese 80% que mencionaban.

A su vez, el interdepartamental, ¿va a ser una empresa aparte? ¿Será una COPSA 2, con el mismo funcionamiento que la vieja COPSA, o se transforma en una empresa diferente, en la que ya no estará esa cantidad de accionistas por ómnibus ni habrá una liquidación separada, pasando a ser una sociedad anónima más convencional? ¿Cómo será esa empresa en el futuro? Tal vez se mantenga como hasta ahora, con su liquidación por ómnibus, etcétera.

Si leyeron la versión taquigráfica verán que había cierta inquietud porque no solo COPSA está encarando este tipo de reordenamiento, sino está Agencia Central, con su grupo, y debe haber más casos que uno no conoce. La inquietud que los trabajadores plantearon con mucha fuerza es qué grado de dispersión puede tener esto. Ustedes hoy

están planteando hacer dos empresas de una pero, ¿serán dos, tres, cuatro, se van a agrupar por línea?

Creo que esto clarificará el tema. A la Comisión le interesa saber hacia dónde están apuntando en el futuro, dentro de lo que puedan decir. No desconocemos que hay competencias.

SEÑOR CARDOSO.- Nosotros no ocultamos información. Acá podemos hablar de todo; esto lo hemos manifestado con total transparencia a las autoridades del Ministerio y al sindicato.

Con respecto a los subsidios cruzados, tenemos un sistema de liquidación por sector y dentro del sector, por unidad, mes a mes. O sea, un coche tuvo determinados ingresos por los kilómetros que hizo, le asignamos los kilómetros por lo que recaudó, distribuimos todos los ingresos entre todos los kilómetros que hizo el sector, sacamos un coeficiente y asignamos los costos reales más una cuota parte de gastos de administración; al final del Ejercicio -tenemos gastos de ANTEL, UTE, OSE, etcétera- vemos qué da. Si ese resultado mensual da superávit, se distribuye a los propietarios y, si da déficit, quedan adeudos para la liquidación del mes siguiente. Con este sistema de operativa no existe ningún tipo de subsidio cruzado; son totalmente independientes.

Vamos a mantener este sistema. Nosotros generamos otra empresa que está en proceso de modificación del estatuto. Compramos una Sociedad Anónima y estamos en trámite ante la Auditoría Interna de la Nación para cambiarle desde el nombre hasta el capital. Tenemos una sociedad que se denomina "lake blue", que explota el taller de las líneas del este, a la que le vamos a cambiar el nombre por "Línea Este Sociedad Anónima", a la que van a ir a parar los 21 coches con sus 134 accionistas. De 1.200 trabajadores, 165 están afectados a Líneas del Este. Se trata de pequeños propietarios. En la empresa trabajan 220. De los 134, 131 también pertenecen a la línea suburbana. La mayoría trabaja en esa línea.

Tenemos tres sectores que están nítidamente diferenciados: el departamental, regulado por la Intendencia de Canelones; el suburbano, regulado por el Consorcio Interamericano; el interdepartamental, regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La idea en este caso es discriminar porque solo tenemos propietarios en el interdepartamental y en el suburbano. Los servicios departamentales son de COPSA; son los únicos que presta en sí misma y eso le genera utilidad o pérdida. El resto del servicio suburbano interdepartamental es neutro.

Discriminando el servicio diferencial que es el de Líneas del Este, nos queda el suburbano. Dentro de este, no podemos hacer una separación por línea por distintas razones, entre ellas, la multiplicidad de los propietarios; algunos tienen participación en tres coches. Nosotros tenemos varios sectores: Parque del Plata, El Pinar, Pando, Montevideo, Progreso y Santa Lucía. Los copropietarios se distribuyen en esos sectores. Tenemos un sistema de distribución de tránsito y, para hacerlo óptimo en su resultado, los coches rotan. Por ejemplo, viene un coche desde Santa Lucía hacia Montevideo -que es del sector Santa Lucía -y ese coche que va con destino a El Pinar, puede venir, volver a Santa Lucía o ir a Pando, de acuerdo con la demanda. Cambiar ese sistema para distribuir por línea no está en el espíritu de la empresa y no resultaría eficiente para la prestación del servicio. Tendríamos más costos laborales y más esperas con capital improductivo. Entonces, no es la idea hacer esa distribución. Ha habido poca desocupación y la variación demográfica de Canelones ha ido acrecentando los servicios prestados. En Canelones, pasamos de unos veintitrés millones de kilómetros anuales en la línea suburbana -en 1998 o 1999- a unos veintiocho millones de kilómetros. Tuvimos

un crecimiento de un 16%, producto de la variación demográfica y de mayor cantidad de gente trabajando, pese a que muchos poseen locomoción propia.

Un dato no menor es que acá no existe ni una venta ni una compra; existe una descentralización y no hay pago de precio. Hoy, los copropietarios, al ser accionistas de COPSA, tienen una cuotaparte de los inmuebles, de la diferencia entre activos y pasivos. Eso, en la separación, no va a verse reflejado en el pago de un precio. COPSA va a quedar más fortificada porque va a rescatar veintiún acciones y va a seguir teniendo el mismo patrimonio.

No queremos ser pioneros en el reordenamiento de las empresas. Nosotros somos una empresa muy chica a nivel interdepartamental. Apenas tenemos veintiuna unidades; hay otras empresas que tienen cien o doscientas. No estamos en contacto con el resto del sector. Es más; hoy no pertenecemos a ninguna agremiación porque no hay alguna que nos represente. En su momento, nos incorporamos a ANETRA, pero no llegamos a feliz término porque no nos sentíamos representados en la defensa de nuestros intereses suburbanos, por lo que nos abrimos en el camino.

SEÑOR KAITAZOFF.- La empresa interdepartamental cubre los servicios entre Montevideo y Maldonado desde hace veinte años. Va a seguir manteniendo la frecuencia, el personal y haciendo lo mismo que hace hasta ahora, pero especializándose para poder competir con esas otras empresas a las que hice mención anteriormente.

SEÑOR NIFFOURI.- Escuchando lo que manifiestan los representantes de COPSA, vemos que por algo se hacen estas modificaciones. De todos modos, creemos que lo que plantean los funcionarios es algo coherente cuando dicen que se está armando algo con otro nombre, por lo que podría perderse la fortaleza del nombre COPSA para crear algo en donde los funcionarios podrían quedar aislados. Si esa otra empresa no funciona los trabajadores quedarían en una situación complicada. El planteamiento venía por ahí y yo creo que es normal el miedo a que suceda algo así. Por ello, considero que es bueno escuchar lo que ustedes puedan decirnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una pregunta.

Desconozco la reglamentación, pero supongo que toda esta serie de modificaciones -que son legítimas por parte de la empresa, ya que son decisiones empresariales que hacen al negocio- deberían tener algún tipo de autorización por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿Ustedes ya han realizado alguna solicitud de modificación o han tenido alguna comunicación? Me parece que saber qué es lo que expresa el regulador en este sentido, podría aclarar la situación.

SEÑOR GOROSITO.- Desde luego.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no actúa en consulta, sino cuando efectivamente se le plantea el trámite. No obstante, a los efectos de preparar los estudios necesarios para llevar a cabo este proceso de descentralización y de racionalización interna de que se hablaba, se presentó una consulta al Ministerio -haciendo invocación de las normas jurídicas que permiten este tipo de operaciones, establecidas en el Decreto Nº 285 del año 2006, que es el Reglamento de Servicios Regulares de Transporte- y el Ministerio dijo lo que debía, es decir, que oportunamente, cuando esté planteada la nueva empresa y las condiciones prefiguradas, hagamos el trámite y el Ministerio hará un pronunciamiento como corresponde. Por lo tanto, podemos decir que se trabajó sobre la base de que identificamos claramente que hay un marco jurídico habilitante de esta situación y que dentro de él debemos transitar en el futuro los caminos institucionales que serán los previstos en el decreto antes mencionado.

SEÑOR CARDOSO.- Con relación al temor de los trabajadores de que la nueva empresa descentralizada no funcione, debo decir que nosotros no lo tenemos. Es más: tenemos la certeza absoluta de que tiene que funcionar aún mejor. ¿Por qué digo esto? Porque tenemos veinte años de experiencia en esa línea y muchos de los trabajadores están con nosotros desde el inicio. Además, las unidades con que contamos son de última generación. De esas 21 unidades, la más antigua es del año 2007 y, actualmente, estamos haciendo una renovación anticipada de 14 de esas unidades, es decir que van a ser todas del año 2010 en adelante. Por lo tanto, estamos seguros de que en materia de capital logístico no habría ningún tipo de problemas. Las agencias y su personal se mantienen. Asimismo, hay un detalle que no es menor y es que somos regulados tarifariamente. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas establece un precio por kilómetro en base a parámetros de ocupación y de costos y, salvo que el país explotara, no podría no funcionar. Tenemos ajustes periódicos ya que cuando varía la ocupación el Ministerio adecua el porcentaje: en la medida en que hay más ocupación el precio baja, independientemente de que los costos unitarios suban; eso lo han ido ajustando con el correr del tiempo. Además, el Ministerio cuenta con todos los datos de la empresa porque nosotros remitimos la información mensualmente. Entonces, al estar regulado, al estar subsidiado el precio del combustible -porque se recibe un subsidio-, al estar laudados los recursos humanos, no hay ningún factor para que aconteciera lo contrario; la empresa no puede no funcionar. Sucede lo mismo a nivel suburbano, a excepción de que muchas veces tenemos que brindar, en algunas líneas o en algunos horarios, lo que llamamos servicios sociales, porque de repente hay un liceo en determinada localidad y los muchachos no tienen como llegar. En esos casos se pone un vehículo para su traslado que muchas veces no es rentable. Pero ese servicio social no se da en larga distancia. Allí se establecen los horarios en base a la demanda y no se varían de un año para el otro. Sí hay variación entre invierno y verano por la temporada, pero nada más que eso.

Otra cosa que es necesario dejar claro es que en la empresa tenemos dos sindicatos. Si bien hay un sindicato ATC madre, luego están divididos. Líneas del Este tiene sus representantes, se eligen las autoridades dentro de sus afiliados y estas los representan en el Comité Central. Cabe destacar que la empresa nunca ha tenido problemas de persecución sindical; es más, cuando hicimos la equiparación laboral con el sector urbano, que era una vieja reivindicación de los trabajadores, fuimos la primera empresa del sector suburbano que lo logró, un año antes que el resto que lo consiguió en marzo de 2012. A su vez, se han presentado algunas inquietudes con relación a lo que ustedes planteaban, por parte de algunos empleados de agencias -tenemos dos o tres casos- que nos dijeron que querían seguir en COPSA. Nosotros tenemos soluciones para ello. Por supuesto que no la tendríamos si nos pasara con los 165 funcionarios, porque no podríamos prestar el servicio, pero si es una cantidad razonable podemos readecuarlos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero agradecerles nuevamente por haber concurrido y decirles que es nuestra tarea ejercer el contralor, por lo menos en determinadas instancias. Creo que las explicaciones brindadas por la empresa han sido más que satisfactorias. Luego la Comisión evaluará si damos por entendido que se finalice la actuación de la Comisión o no. Vamos a enviar la versión taquigráfica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, por lo que ha manifestado el contador, están muy contentos con las tarifas que fija dicho Ministerio, y eso es importante. Pero, por sobre todas las cosas, queremos agradecerles vuestra actitud y manifestarles que la Comisión queda a sus órdenes.

SEÑOR KAITAZOFF.- En nombre de la delegación de la empresa, queremos agradecerles la atención dispensada.

Lógicamente, la empresa tiene algunas preocupaciones, como las tienen los trabajadores. De todos modos, siempre se ha trabajado en un marco de respeto y tolerancia frente a un sindicato muy importante. A pesar de las diferencias, siempre hemos arribado a soluciones. Estamos al día en todos nuestros pagos, si bien sufrimos algunos inconvenientes que entendemos que son de orden tarifario. Acá no hay duda de ningún puesto de trabajo de ninguno de los trabajadores. La empresa es altamente demandante de mano de obra y lo seguirá siendo. En ese sentido, una vez comunicada nuestra intención al sindicato de trabajadores, queremos seguir trabajando con ellos para hacer que esta empresa continúe por varios años más haciendo lo que sabe hacer, que es prestar servicios.

Muchas gracias.

(Se retiran de Sala los representantes de la empresa COPSA)

SEÑOR POZZI.- Sugiero que se envíe la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio y al sindicato y luego estaremos a la expectativa de lo que planteen los trabajadores, para ver qué hacemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así procederemos.

SEÑOR NIFFOURI.- En el correr de la noche de ayer y la mañana de hoy nos llegó una inquietud con respecto a un decreto que aplicó el Ministerio de Transporte y Obras Pública en lo que respecta a la suspensión de habilitaciones para los vehículos de transporte de carga. Aparentemente, esto corre a partir del 13 de abril de 2012 y por sesenta días.

Esto genera algunas incertidumbres, por lo que se nos ha acercado gente del interior preocupada por el tema, con la intención de saber por qué se han adoptado estas medidas, que creo no es la primera vez que se llevan adelante. Es gente del sector metalúrgico, que trabaja con esos nuevos camiones. Esto les genera un "trancazo" en su trabajo, por lo que a veces quedan en el medio de estas situaciones.

Entiendo que este planteo se hace muy sobre la hora y que los interesados están en condiciones de mandar -como se debe- una carta a fin de ser recibidos, pero lo cierto es que a ellos les urge tener una respuesta a este respecto. Hay que tener en cuenta que esta gente tiene trabajadores a cargo y esta situación hace que no se sepa qué se va a hacer con ellos. Sé que son cosas delicadas y no sé si se podría pedir información al Ministerio para saber por qué ha surgido esto, pero es bueno estar al tanto de estas cosas. Es una lástima no haber tenido conocimiento de esto antes para haber consultado al Ministro de Transporte y Obras Públicas cuando estuvo acá

Como decía, esta es gente del interior pero, si la Comisión decide recibirla lo antes posible, está dispuesta a organizarse para venir a hacer la presentación formal del tema. Si así se entendiera, como estamos a 18 de abril, quizás habría que convocar a una sesión extraordinaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Diputado Pozzi, que tiene mucha experiencia en la Presidencia, me acota que, si ellos hacen una solicitud formal, se podría convocar a una sesión extraordinaria para recibirlos.

(Diálogos)

SEÑOR NIFFOURI.- Entonces, me contactaré con estas personas a fin de que hagan una solicitud formal y luego coordinaremos la sesión de la semana que viene.

SEÑOR POZZI.- Esa sería una buena solución, aunque sé que para algunos compañeros del interior será complicado asistir, pero esa es una buena forma de compatibilizar las demandas sociales que tenemos con nuestras limitaciones.

Este es un tema importante. Sé que hay problemas con esto, que creo que tiene que ver con la caída de las ventas a Brasil; me parece que la cosa viene por ahí y que esta es una medida transitoria. De cualquier manera, si pudiéramos coordinar la sesión extraordinaria para la semana que viene, sería bueno escuchar lo que esta gente tiene que decir.

SEÑOR PEDREIRA.- Hace unos cuantos días que venimos teniendo contacto con gente del interior específicamente por este decreto que es del 30 de marzo de 2012, del que tengo una copia que puedo compartir con la Comisión. A partir del 13 de marzo empieza la suspensión para la inscripción de nuevos camiones.

También he tomado contacto con el sindicato de los metalúrgicos, el UNTMRA, porque lo que plantea la gente es que va a tener que mandar a sus trabajadores al seguro de paro dado que esto tranca el armado de carrocerías y todo lo que tiene que ver con el reacondicionamiento de los camiones que entran al ruedo, por llamarlo de alguna forma.

A nuestro despacho, nos llegó una nota de varios talleristas del interior pidiendo ser recibidos por la Comisión. Ya hablamos con ellos para informarles de que la nota no debía dirigirse a nuestro despacho sino a la Comisión. Tal vez podríamos coordinar con el señor Diputado Niffouri para que el planteo sea uno solo.

Estoy de acuerdo con que nos reunamos en forma extraordinaria porque los tiempos apremian y el decreto ya está vigente, dado que esto empezó el viernes pasado.

Creo que también deberíamos citar al sindicato de metalúrgicos porque considero que, junto con los talleristas, son los más afectados por esta situación. Revisando la versión taquigráfica de otras reuniones, observé que la intergremial de transportistas en algún momento solicitó la regulación sobre el tema y planteó como un problema la venta indiscriminada de camiones. Tal vez por allí vengan algunos problemas que hoy se están generando con este decreto. Quizás la delegación tenga algo que plantear sobre el tema.

SEÑOR NIFFOURI.- Es bueno que prontamente podamos recibir a esta delegación.

Quiero comentar el trabajo que hemos desarrollado en otra Comisión. A veces nos reuníamos por fuera de las fechas reglamentarias y creábamos una Subcomisión porque había gente del interior que no podía venir. Después de los primeros dieciocho días del mes, se reunía la Subcomisión, se recibían delegaciones y no se contabilizaban las faltas. No sé si ahora es pertinente manejarse así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Formalmente, desconozco el tema. De todas maneras, haremos las consultas pertinentes. La Comisión se podría reunir el martes 24, a la hora 11.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR POZZI.- Cambiando de tema, hay que dar estado parlamentario al proyecto de ley sustitutivo de la Ley N° 18.881, sobre el que he informado a la Comisión y representa una inquietud que plantearon los trabajadores en el día de ayer. Debemos empezar a estudiarlo.

Quiero informar que una diferencia marcada que establece el proyecto consiste en que el mantenimiento de la bandera de origen, en vez de ser una obligación, debe ser una condición. Antes se consideraba una obligación, lo que tiene algunas complicaciones, inclusive internacionales; ahora, se plantea que sea una condición. Ese es el espíritu del proyecto.

Ya tendremos tiempo de discutir sobre él.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos a tratar, se levanta la reunión.

≠